MI2011-10

船舶インシデント調査報告書

（東京事案）

なし

（地方事務所事案）

神戸事務所

１　モーターボートＳＤ－１２５銀運航不能（機関損傷）

２　引船東陽丸はしけ１５１号はしけ１５２号運航不能（機関損傷）

長崎事務所

３　漁船第一むつ丸運航不能（燃料不足）

４　旅客フェリー第八有明丸運航阻害

平成２３年１１月２５日

運輸安全委員会

本報告書の調査は、本件船舶インシデントに関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故等の防止に寄与することを目的として行われたものであり、本事案の責任を問うために行われたものではない。

運 輸 安 全 委 員 会
委 員 長　後 藤 昇 弘

≪参　考≫

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「３　分　析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

① 断定できる場合
・・・「認められる」

② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」

③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」

④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

２　引船東陽丸はしけ１５１号はしけ１５２号運航不能
（機関損傷）

船舶インシデント調査報告書

平成２３年１０月１３日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　　横　山　鐵　男（部会長）
委　　員　　庄　司　邦　昭
委　　員　　石　川　敏　行

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成２２年１２月２６日　１８時３０分ごろ
発生場所	阪神港尼崎西宮芦屋区西宮浜沖 兵庫県西宮市所在の西宮内防波堤灯台から真方位１７２°　６９０m付近 （概位　北緯３４°　４１.８′　東経１３５°　２０.４′）
インシデント調査の経過	平成２３年２月２日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	 Ａ　引船　東陽丸、１９トン ２９０－３６３９０兵庫、昭陽海運株式会社 １１.９６m（Lr）×５.００m×２.０８m、鋼 ディーゼル機関、５５８.９８kW、平成２年４月 Ｂ　はしけ　１５１号、不詳 不詳、鋼 Ｃ　はしけ　１５２号、不詳 不詳、鋼
乗組員等に関する情報	船長　男性　４８歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日　平成１０年８月７日 免許証交付日　平成２０年３月７日 （平成２５年８月６日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	Ａ　主機直結冷却海水ポンプのゴムインペラ破損
インシデントの経過	Ａ船は、船長が１人で乗り組み、鋼材約６００ｔを積載したＢ船及びプラント用機器約６００ｔを積載したＣ船をえい航し、西宮浜沖を航行中、平成２２年１２月２６日１８時３０分ごろ主機冷却清水高温警報が鳴った。 船長は、主機を停止し、風浪による動揺で主機の修理が困難なことから、救助を要請した。 Ａ船、Ｂ船及びＣ船は、来援した引船２隻にえい航され、２２時４０分ごろ阪神港神戸第２区に入港した。
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　西、風力　６ 海象：波高　約１m
その他の事項	Ａ船は、主機直結冷却海水ポンプのゴムインペラが破損し、破損片によって同ポンプ出口弁が閉塞していた。

	主機直結冷却海水ポンプのゴムインペラは、前回交換から約２年間使用されていた。なお、主機取扱説明書には、同ゴムインペラの標準交換間隔は６か月と記載されていた。	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり あり なし Ａ船は、Ｂ船及びＣ船をえい航して阪神港尼崎西宮芦屋区西宮浜沖を航行中、主機直結冷却海水ポンプのゴムインペラが経年劣化により破損して冷却海水が途絶したことから、主機が過熱して運航不能になったものと考えられる。
原因	本インシデントは、夜間、Ａ船が、Ｂ船及びＣ船をえい航して阪神港尼崎西宮芦屋区西宮浜沖を航行中、主機直結冷却海水ポンプのゴムインペラが経年劣化により破損して冷却海水が途絶したため、主機が過熱したことにより発生したものと考えられる。	
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・主機直結冷却海水ポンプゴムインペラの標準交換間隔を遵守すること。	